

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures
Département du Var



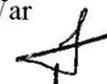
Date : 26 juillet 2016

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à
l'arrêté préfectoral

en date du 05 AOUT 2016

Le Préfet du Var


Pierre SOUBELET

Historique des versions du document

| Date | Auteur | Commentaires |
|----------|---|---|
| 2014 | Préfecture du Var | élaboration du PROJET de PEB |
| 2015 | Direction Départementale des Territoires et de la Mer | consultations des collectivités territoriales mise à dispositions du public traitement des observations suite aux consultations et à la mise à disposition du public préparation de la note présentant les résultats |
| Été 2016 | AMO DGAC DSAC SE SNIA | rédaction en version définitive : de l'arrêté préfectoral d'approbation et de publication du PEB révisé, assorti du rapport de présentation, complété par la note exposant les résultats de la consultation |

Affaire suivie par

DDTM83/Service Environnement et Forêt/Bureau Environnement et cadre de vie

adresse postale : Préfecture du Var - DDTM – Service environnement et forêt - bureau environnement et cadre de vie - Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie - CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX

localisation géographique : Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var - 244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon (proche du port - en face des pompiers)

tél : 04 94 46 83 83 - fax : 04 94 46 32 50 - courriel : ddtm@var.gouv.fr - site internet : www.var.gouv.fr

Sigles les plus souvent utilisés

ACNUSA : autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

AIP : publication d'information aéronautique

APPM : avant-projet de plan de masse

ATT : atterrissage

CCE : commission consultative de l'environnement

CLE : commission locale de l'environnement

dB(A) : décibel A (unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine, qui permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves)

DEC : décollage

DME : dispositif ou système équipement de mesure de la distance

EPNdB : Effective Perceived Noise Decibel (unité de base pour la certification des avions à réaction qui se caractérise par une forte pondération des fréquences moyennes à élevées fortement génératrices de gêne)

HQE : haute qualité environnementale

LAm_{ax} : niveau instantané maximum

Lden : Level day evening night

Ln : Level night

OACI : organisation de l'aviation civile internationale

PEB : plan d'exposition au bruit

PGS : plan de gêne sonore

PPBE : plan de prévention du bruit dans l'environnement

PSA : plan de servitudes aéronautiques

QFU : appellation provenant de l'ancien code radio dénommé code Q et correspondant à l'orientation magnétique de la piste

TNSA : taxe sur les nuisances sonores aériennes

VOR : radiophare omnidirectionnel VHF

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**

Note

Date : 26 juillet 2016

page **2**

assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC**

Le plan d'exposition au bruit (PEB)

est, certes, régi par un processus organisationnel dicté par des législations complexes
reprises pour la plupart dans les Codes (code de l'urbanisme, code de l'environnement, code de l'aviation civile, ...)
mais est surtout le fruit d'un travail collaboratif

Que ceux qui y ont grandement participé
en soient ici remerciés

Représentant de l'État – autorité compétente
Préfecture du Var

Pilote désigné de l'opération
Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Assistance à maîtrise d'ouvrages
Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
Direction des Services de l'Aviation Civile (DSAC)
Service national de l'ingénierie aéronautique (SNIA)

en collaboration avec
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
Base Aéronautique Navale (BAN)
L'École de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (EALAT)
Le gestionnaire et l'exploitant de l'aérodrome

en association avec
Agence Régionale de Santé (ARS)
Agence De l'Environnement et de la maîtrise de l'Énergie (ADEME)
Agence Nationale pour l'Habitat (ANAH)
Météo France
La Sécurité Civile

...

les collectivités territoriales du Var, notamment :
les établissements publics de coopération intercommunale et les communes
sans oublier la participation active des élus et des services techniques

le grand public associé à la démarche
et son porte-parole, le commissaire enquêteur

Note exposant les résultats de la consultation

Le **Plan d'Exposition au Bruit** (PEB) est un document prévu par la loi 85-696 du 11 juillet 1985 qui régleme l'urbanisme au voisinage des aéroports de façon à ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores. C'est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1 : 25 000ème qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

Zone A : Exposition au bruit très forte

Zone B : Exposition au bruit forte

Zone C : Exposition au bruit modérée

Zone D : Exposition au bruit faible

Le PEB est établi par le Préfet de département selon une procédure administrative définie dans le code de l'urbanisme (article R112-8 et suivants) et évoquée dans le code de l'environnement, dans le code de l'aviation civile et dans le code des relations entre le public et l'administration. Le déroulé de la procédure prévoit des consultations et une enquête publique. La présente note expose les résultats de la consultation.

| | | |
|---|---|---------|
| Objet de la consultation | Mise à disposition du public du projet | Page 5 |
| | Contenu du dossier | Page 6 |
| | Textes réglementaires régissant la consultation | Page 7 |
| | Les aspects financiers de la consultation | Page 8 |
| Chapitre 1 : organisation de la consultation | 1.1 L'information permanente délivrée | Page 9 |
| | 1.2 Les consultations des instances | Page 9 |
| | 1.3 La mise à disposition du public | Page 10 |
| | 1.4 Les publications dans la presse ou autres supports | Page 10 |
| Chapitre 2 : réactions au projet | 2.1 Résultat de participations | Page 11 |
| | 2.2 L'analyse des observations | Page 13 |
| | 2.3 Les principaux enseignements | Page 15 |
| Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations | 3.1 Sur la forme des différents documents présentés | Page 21 |
| | 3.2 Sur le contenu | Page 21 |
| | 3.3 Des recommandations | Page 22 |
| | 3.4 Des éléments à prendre en compte | Page 22 |
| Conclusion | Rappel des principaux points soulevés | Page 23 |
| | Suite à donner | Page 23 |
| Annexe | Tableau détaillant toutes les observations et les remarques ainsi que les commentaires du gestionnaire/exploitant et ceux de l'État | |

Objet de la consultation

L'objet de la présente note est de présenter en synthèse les résultats de la consultation et d'apporter des premiers éléments de réponse aux observations formulées.

Mise à disposition du public

Les enjeux de la consultation

Cette consultation est une attitude globale de demande d'avis sur un projet, par la consultation de personnes intéressées par une décision avant qu'elle ne soit prise. L'autorité, qui souhaite prendre une décision, la présente aux personnes concernées ou susceptible de l'être, et engage un dialogue avec eux. L'autorité reste libre de sa décision.

Au-delà des consultations effectuées lors des différentes étapes, le législateur a souhaité associer le public au sens large : la population d'un département, les habitants d'un lieu, les riverains, les comités d'intérêt local, les comités de quartier, les associations, ...) avant la phase finale d'établissement du PEB.

Chacun est ainsi libre de s'exprimer sur le contenu du document et sur les mesures envisagées pour améliorer les nuisances sonores sur les zones ou points identifiés comme sensibles.

Une consultation de compétence État

L'article L112-16 du code de l'urbanisme, créé par l'Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, édicte que le plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative compétente de l'État, après consultation des communes intéressées. L'autorité en charge de cette consultation est celle compétente pour son élaboration.

Le PEB est de compétence État, confié au Préfet du Var et piloté par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer qui se voit confier la procédure de la consultation et la mise en œuvre.

L'article R112-13 du code de l'urbanisme, créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 précise qu'à compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Les EPCI et les communes concernées ont été consultés le 25 septembre 2014.

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, le projet de PEB accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à la commission consultative de l'environnement (CCE), lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

La CCE dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine pour formuler son avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

Les membres de la CCE de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures, nommés par arrêté préfectoral en date du 17 février 2015, ont été consultés le 23 février 2015.

Une démarche participative ouverte au plus grand nombre

La DDTM du Var a mis en place une véritable démarche de concertation. Elle a veillé constamment :

- au respect de la procédure de consultation et de l'enquête publique,
- au respect de la participation du plus grand nombre (services de l'État, gestionnaires/exploitants, collectivités territoriales, établissements publics, personnes privées, ...),
- à la lisibilité des supports et des documents produits souvent illustrés, adaptés pour une meilleure compréhension et appropriation du sujet,
- à la communication, notamment sur le site internet, Portail de l'Etat : www.var.gouv.fr avec une rubrique spéciale PEB
- à la transmission de l'information (DGAC, commissaire enquêteur, ...),
- à l'analyse concertée des observations (DGAC, DSAC SE, SNIA, ...).

Contenu du dossier

Le PEB comprend les documents prévus à l'article L112-7 du code de l'urbanisme, à savoir :

- un **rapport de présentation** : il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.
Il les classe en fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.
La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au [I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts](#).
- une **cartographie** : l'article R112-4 précise que le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

A noter que le PEB qui sera annexé à l'arrêté préfectoral comportera, en plus :

- la présente note exposant les résultats de la consultation.

Textes réglementaires régissant la consultation

Le principe d'information et de participation du public résulte d'une part d'une prise de conscience des impacts de certains projets d'aménagement ou d'équipement et d'autre part d'une évolution dans la conception du principe de concertation préalable à la réalisation des projets d'aménagement du territoire influencée par les théories dites de « la nouvelle gouvernance ».

Textes fondateurs de la concertation publique

Au cours des années 1985-2000, des dispositions législatives et réglementaires inscrivent le principe de participation dans le système juridique français. La consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement a été rendue obligatoire par la loi n° 85-729 du **18 juillet 1985** et la loi du **2 février 1995** dite « Barnier » et le renforcement de la protection de l'environnement complété par un décret du **10 mai 1996**.

Une charte de la concertation a été établie le **5 juillet 1996** avec 3 objectifs majeurs : promouvoir la participation des citoyens aux projets, améliorer le contenu des projets, fournir aux différents partenaires des bases.

La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité intègre un nouveau chapitre intitulé « Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ». Cette loi sur la démocratie de proximité a renforcé le dispositif visant à développer la participation des citoyens dans les processus de décision.

Les principes édictés par le Code des relations entre le public et l'administration (articles L134-1 et suivants et R134-3 et suivants) :

- L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration d'une décision administrative. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par l'administration compétente avant la prise de décision.
- Lorsque l'enquête publique porte sur une opération qui concerne le territoire de plusieurs départements ou de départements de plusieurs régions, elle est ouverte par arrêté conjoint des préfets compétents. Si le projet concerne principalement le territoire d'un de ces départements, le préfet de ce département est désigné dans l'arrêté pour coordonner l'organisation de l'enquête publique et en centraliser les résultats.
- Lorsque l'opération projetée doit être réalisée sur le territoire de plusieurs départements mais qu'elle concerne principalement l'un d'eux, l'enquête publique est ouverte à la préfecture du département sur le territoire duquel la plus grande partie de cette opération doit être réalisée.
- Le préfet du département où doit se dérouler l'opération projetée en vue de laquelle l'enquête publique est demandée désigne, par arrêté, un commissaire enquêteur. Les observations sur le projet sont également reçues par le commissaire enquêteur,
- Le commissaire enquêteur transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au préfet.

Les procédures et les modalités appliquées par la DDTM du Var

En amont du projet, la concertation s'est mise en place dès le lancement de la procédure d'élaboration du projet de PEB pour permettre :

- le dialogue entre les différents acteurs (techniciens, élus, ...),
- la présentation en avant première des documents constituant l'avant-projet de PEB,
- la présentation des règles de la consultation pour éviter toute confusion et préciser ses objectifs, sur quoi elle va porter, les modalités d'échange, son périmètre, les conditions d'élaboration de son bilan, ses suites, sa place dans le processus de décision,
- la connaissance des modalités de diffusion des documents et de mise à disposition : il est indispensable que l'ensemble des documents soit diffusé à tous les partenaires et que chaque intéressé puisse les consulter, de fait l'information doit être accessible aux non spécialistes (les sites internet sont des outils intéressants pour la réussite de la concertation),
- d'apprécier le coût de la concertation.

La DDTM du Var s'est appliquée à garantir le bon déroulement de la démarche de la consultation et de la mise à disposition du public. Dans la phase de dépouillement, elle a veillé à étudier toutes les observations avec impartialité. Elle a pris l'appui de techniciens au sein de la DGAC-DSAC-SNIA. Elle a ensuite veillé à harmoniser ou à dégager un consensus aussi large que possible.

A noter, il y a souvent ambiguïté sur la finalité de la concertation qui n'est pas d'intégrer le désir de chacun ni de donner satisfaction à tous. Ce qui est recherché c'est un élargissement de la gamme des éclairages et une meilleure intégration des dimensions sociales, culturelles, environnementales dans les phases de programmation du projet qui soit de nature à orienter différemment certaines options techniques : « avec la concertation on fait entrer le social dans le technique ».

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**

assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC**

Note

Date : 26 juillet 2016

page **7**

Les aspects financiers de la consultation

Les frais engendrés par la consultation sont à la charge de l'État. Ils sont de plusieurs ordres :

- les frais d'émoluments et de déplacement du commissaire-enquêteur,
- les frais de publications officielles dans la presse habilitée à recevoir les avis et les annonces légales, à plusieurs stades de la procédure, dans deux journaux à diffusion locales et régionales parfois,
- les frais de reproduction,
- les frais divers (envois postaux, livraison,.....)

Les frais restent importants. Mais, l'administration fait tout pour réduire les coûts. Par exemple, désormais, ils sont basés sur des moyens modernes, jugés plus efficient et moins coûteux. La duplication papier a fait place à la mise à disposition en téléchargement en format adapté.

ont été réalisés :

- les publications (6 avis dans deux journaux différents renouvelés une fois) ;
- l'impression des registres mis à disposition du public ;
- l'impression des documents, à savoir le rapport de présentation contenant les annexes et la cartographie, ainsi que le projet d'arrêté préfectoral ;
- la livraison des documents et des registres, notamment en sous-préfectures ;
- les frais de déroulement de la consultation (envois postaux, fax, ...) ;
- la mobilisation des agents hors unité (webmestre, reprographe, ...)

Une estimation permet d'établir le tableau des dépenses estimées, de façon générale, pour la consultation d'un plan d'exposition au bruit (PEB) :

| Dépenses estimées par poste | |
|---|---------------|
| Postes de dépenses | en euros |
| Émoluments et frais de déplacement du commissaire enquêteur | 1 000 à 4 000 |
| Impression - reprographie | 1500 |
| Publication | 3000 |
| Livraison | 100 |
| Frais divers | 400 |
| Mobilisation temps coût agents | 1000 |
| Total TTC en euros | 7000 |

Les prix ont été calculés au plus juste, conciliant économie et qualité.

L'envoi par courriel en format pdf des documents à certaines administrations et partenaires a permis d'éviter la duplication excessive de documents papier même si certains regrettaient de ne pas avoir été destinataire des documents papier. Il n'était pas possible d'envisager l'envoi de cd pour la consultation du public ; l'ensemble des lieux n'étant pas équipés d'ordinateur accessible au grand public et de logiciel adéquat, notamment pour la lecture des cartographies très présentes dans le document. L'utilisation du site web – portail de l'Etat - a aussi été un moyen de communiquer à moindres frais.

Les frais engendrés par une consultation font partie des éléments volontairement portés à la connaissance de tous afin que chacun prenne conscience que cette démarche représente un coût certain pour la société.

Chapitre 1 : organisation de la consultation

1.1 L'information permanente délivrée

La démarche de concertation, organisée par la DDTM du Var, associe prioritairement et selon le type d'aérodromes, les services de l'État suivants : DREAL PACA, DGAC, DSAC SE, SNIA, BAN, EALAT, ADEME, ARS, ... Certaines de ces entités auront notamment à prendre connaissance des observations formulées et à y apporter des éléments de réponses qui seront ensuite analysés pour les proposer dans le cadre du PEB dans sa version définitive. Les autres partenaires informés de la démarche, peuvent à tout moment intervenir.

Le portail de l'État www.var.gouv.fr comporte une rubrique « environnement » et une sous-rubrique « bruit » dont un article dédié aux PEB. La rubrique fait l'objet d'une actualisation permanente. <http://www.var.gouv.fr/plan-d-exposition-au-bruit-peb-a3473.html>

1.2 Les consultations des instances

La consultation s'est effectuée durant les différentes phases d'élaboration/de révision.

Pour ce qui concerne la phase de consultation, il convient de faire la distinction entre :

- les consultations obligatoires (les Ministères de l'écologie, de la Défense, la DREAL PACA, les EPCI compétents, les communes concernées, ...)
- les consultations pouvant être jugées nécessaires (ADEME, ARS, ANAH, ...)
- la consultation du public.

La consultation des instances est engagée auprès :

- du niveau décisionnel (Ministères concernés, direction régionale, direction départementale, Préfecture(s), ...) afin de valider les avant-projets et les projets et la version définitive du Plan.
- du niveau de conseils et d'appui techniques (DGAC, DSAC, SNIA, ...) pour analyser les propositions et vérifier leurs adéquations avec d'autres réglementations par exemple.
- du niveau territorial (collectivités territoriales du type EPCI compétentes, communes concernées, ..) pour faire converger les enjeux et apprécier leur application sur un territoire donné tout en intégrant les notions d'aménagement et d'urbanisme.

La DDTM a saisi les directions et les services compétents institutionnels par courriel/courriers à plusieurs reprises. Toutes les collectivités, bien que désireuses de participer activement et d'être informée, n'ont pas toutes suivi la procédure ; certaines n'ont pas répondu malgré des sollicitations, des relances et des explications téléphoniques.

1.3 La mise à disposition du public

ARRETE PRÉFECTORAL n° 2015/09 du 1^{er} JUIN 2015 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures indique qu'il sera procédé, sur le territoire des communes Du Luc en Provence, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et de Vidauban dans le département du Var, à une enquête publique, dans les formes prescrites par le code de l'environnement, relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures. Le préfet du Var est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Durée et période de la consultation

L'enquête publique s'est déroulée pendant 1 mois, débutant le lundi 22 juin 2015 et se terminant le vendredi 24 juillet 2015. Une information en a été faite par voie de presse. Les communes concernées étaient en charge d'afficher l'avis informatif en Mairie, ou à défaut l'arrêté préfectoral.

Lieux et supports

Le siège de l'enquête est fixé en mairie Du Cannet des Maures.

Pendant la durée de l'enquête, toute personne pouvait prendre connaissance du projet de PEB aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :

- 1) en support papier aux horaires habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants :
 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Service Environnement Forêt - à Toulon
 - Mairies des communes concernées : Le Luc en Provence, Le Cannet des Maures, La Garde Freinet et Vidauban
- 2) téléchargeable sur le site du Portail de l'État : www.var.gouv.fr

Moyens d'expression offerts

Toute personne souhaitant s'exprimer sur le projet de PEB a pu le faire uniquement durant la mise à disposition de 1 mois :

- 1) soit en remplissant le registre d'enquête ouvert tenu à sa disposition en mairies,
- 2) soit par courrier libre remis au commissaire enquêteur ou par mail à l'adresse suivante : urbanisme@lecannetdesmaures.com
- 3) soit en rencontrant le commissaire enquêteur (13 permanences dans les différentes communes)

Il était spécifié que « l'ensemble des avis collectés feront l'objet d'une étude attentive. Après analyse des observations, les résultats seront consignés dans une note. ».

1.4 Les publications dans la presse ou autres supports

Les outils d'information et de communication sont avant tout destinés au grand public.

L'information légale du public se fait :

- par voie de presse par un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ainsi que les conditions de déroulement, publié dans la rubrique « annonces légales » d'un journal diffusé dans le(s) département(s) concerné(s). La publication est réalisée par les soins du préfet du Var et aux frais du service infrastructure de la défense à Lyon, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans les départements du Var et des Bouches-du-Rhône. Ces journaux seront versés au dossier d'enquête déposé en mairie. Il a été publié une annonce légale le 5 juin et le 22 juin 2015 dans 2 journaux à diffusion locale : Var-Matin et La Marseillaise.
- L'avis d'enquête sera, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, publié par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes Du Luc en Provence, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et de Vidauban par les soins de leur maire. Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat établi par le maire et versé au dossier d'enquête.
- Dans les mêmes conditions, l'avis d'enquête sera affiché dans la zone publique de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures.

En complément, d'autres moyens sont utilisés : mail aux acteurs directement concernés, notamment exploitant, bulletin municipal, information sur panneaux lumineux, articles de presse, site web des communes,

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**

Note

Date : 26 juillet 2016

assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC**

Chapitre 2 : réactions au projet de PEB

Pour favoriser l'accès à l'information, ont été déployés :

- un courrier informatif pour les maires et parfois une information téléphonique,
- un site internet pour délivrer de l'information sur le déroulement et le contenu du projet de PEB,
- un téléchargement des pièces du dossier,
- un support papier dans chaque commune et au siège de la DDTM à Toulon

Pour favoriser l'expression, plusieurs dispositifs ont été mis en place :

- 5 lieux de consultation du projet de PEB ont été ouverts : 4 dans les communes avec registre d'enquête et 1 en DDTM. Les 4 registres ont été remis à la DDTM.
- parmi les possibilités de réponses : mise à disposition d'un registre par commune, d'une adresse mail en commune Du Cannet des Maures, d'une adresse postale pour la réception des courriers adressés au commissaire enquêteur.

Il n'a pas été signalé d'irrégularités ou d'incidents constatés (défaut d'affichage ou de publication dans la presse, disparition d'une pièce du dossier, refus de montrer les documents, pressions faites sur des particuliers, ...) de quelque nature que ce soit.

Le commissaire enquêteur a rendu son rapport le 24 août 2015.

Les observations ont fait l'objet d'une numérotation. La consignation des observations est reprise dans un tableau de suivi mis afin de faciliter la démarche d'analyse des services de l'État gestionnaires (voir annexe).

2.1 Résultat de participations

La forte mobilisation de la DDTM83, tant sur l'information que sur le déploiement de supports, visait à inciter les collectivités et la population à participer. Le taux d'implication s'est révélé plus important pour le grand public et plus modeste pour les collectivités.

| Comparatif entre l'implication des collectivités et du public | | | | |
|---|--------------------------------|-------------|--|---------------------------------|
| | Temps offert pour la réflexion | Saisines | Réponses Nombre | Taux de réponses Pourcentage |
| EPCI et communes | 2 mois | 7 | 2 délibération du conseil ou courrier | 30% |
| Membres de la CCE | 2 mois | 18 | 1 courrier | 5% |
| public | 1 mois | Tout public | 37 avis sur les 4 registres | - |

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodrômes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**

assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC**

Note

Date : 26 juillet 2016

page **11**

| Réception en DDTM83 des courriers ou des messages électroniques (courriel), de visites ou contacts téléphoniques | | |
|---|---|---|
| Avant la consultation | Durant le mois de consultation | Après la consultation |
| Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact | Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact | Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact |
| Aucune observation avant l'ouverture officielle de la consultation. | Aucune observation durant le mois de la consultation. | Aucune observation après la consultation. |

| Observations formulées sur support (registre ou courrier libre) | | | |
|---|-----------------|-------------------|---|
| Support | Avis favorables | Avis défavorables | Se sont exprimés mais n'ont pas émis d'avis |
| Registre Du Cannet des Maures | | 0 | 25 |
| Registre Du Luc en Provence | | 0 | 0 |
| Registre de Vidauban | | 0 | 9 |
| Registre de La Garde Freinet | | 0 | 3 |
| Courrier postal et électronique | | 1 | 0 |
| total | | 1 | 36 |

| Gestion des observations selon les différents moyens d'expression et type de supports | | |
|---|--|--|
| Observations écrites | Observations des particuliers consignées dans les registres | 36 |
| | Effectuées par courrier libre | 1 |
| | Formulées dans une pétition | 0 |
| | Expédiées par fax | 0 |
| | Envoyées par messagerie électronique dédiée | 0 |
| | Envoyées sur autre messagerie | 0 |
| Observations orales | Délivrées verbalement en face à face ou en réunion avec le commissaire | Il a été conseillé de bien vouloir formuler par écrit les interrogations ou les questionnements ; seules des indications liées à l'organisation et à la procédure ont été délivrées. |
| | Exprimées par téléphone | |

Ce sont donc 37 courriers et observations qui seront analysées dans leur contenu.

2.2 L'analyse des observations

Durant 1 mois, le commissaire enquêteur étudie les observations. Il remet un procès-verbal d'enquête au service instructeur qui en fait une première analyse. Cette dernière lui a été transmise afin qu'il complète son rapport. Il émet un avis. L'ensemble est remis au service en charge de l'enquête publique. Le service instructeur en dispose ensuite et en fait une analyse complète avec l'appui des services techniques de la DGAC-DSAC-SNIA. La DDTM rédige une note au Préfet exposant les résultats.

Regard sur la totalité des observations

A la lecture des observations, il convient de faire un premier tri pour séparer les questionnements liés au PEB de l'aérodrome concerné des autres thématiques abordées ; certaines n'ayant pas de lien direct avec le bruit lié aux aérodromes.

| Teneur des observations ... | | |
|---|---|---|
| ... liées au PEB révisé de l'aérodrome Du Luc–Le Cannet des Maures | ... liées au PEB en général | ... hors champ du PEB |
| <p>en lien avec la procédure une erreur constatée dans le dossier</p> <p>en lien avec le document d'urbanisme contestation sur la modification imposée réduction des zones constructibles</p> | <p>en lien avec la réglementation personnes en souffrance victimes du bruit de l'aérodrome qui attendent des solutions personnes qui ne comprennent pas pourquoi ils ne bénéficieront pas de protection</p> <p>sans lien avec la réglementation personnes qui proposent des solutions ...</p> | <p>en lien avec les infrastructures de transport terrestres (ITT) bruit généré par l'autoroute</p> <p>en lien avec les bruits de comportement néant</p> |

La DDTM83 prend l'engagement de faire connaître les sujets évoqués auprès des gestionnaires et/ou des autorités compétentes. Cette transmission interviendra sous différentes formes et dans les meilleurs délais.

| Gestion des observations après tri | | | |
|--|---|--|---|
| Messages entrant dans le champ réglementaire PEB | Messages entrant dans le champ réglementaire du PEB Du Luc – Le Cannet des Maures | Messages entrant dans d'autres champs réglementaires | Messages hors champ réglementaire ou géographique |
| 8 | 31 | 0 | 4 |

Les observations formulées concernent le PEB, preuve d'une bonne information et ciblage du thème abordé.

Analyse des requêtes formulées sur le PEB

Synthèse des observations regroupées par thème

| Thèmes abordés | Synthèse réponses apportées par les services de l'État |
|---------------------------|--|
| Qualité du dossier | <p>Les échelles des cartes-plans-photographies aériennes ne sont pas comparables. L'échelle graphique remplace souvent l'échelle numérique. Les zooms ont été réalisés pour apporter une meilleure lisibilité.</p> <p>L'analyse urbanistique est conforme aux textes en vigueur pour l'établissement d'un rapport de PEB.</p> <p>Le PEB et le plan des gênes sonores (PGS) sont deux documents différents. Il n'y a pas de PGS sur les aérodromes militaires et les petits aérodromes.</p> <p>Le schéma présenté en CCE a été établi par l'ELAT.</p> |
| Compatibilité avec le PLU | <p>Le PEB s'impose au PLU.</p> <p>Les services de l'État et les services de l'urbanisme des communes concernées par le PEB travailleront en étroite collaboration pour l'application des articles L.112-3 à L.112-15 du code de l'urbanisme, relatifs à la constructibilité.</p> |
| Nuisances | <p>Les plans de gêne sonores (PGS) ne s'appliquent pas aux plateformes militaires.</p> <p>D'une manière générale et sur la plupart des plateformes françaises concernées, les PEB ne prennent en compte que les procédures de circulation aérienne en nombre de mouvements (décollages, atterrissages et tours de piste) à l'exclusion des déplacements au sol et des essais moteurs. Cette pratique s'appuie sur des textes au niveau français, européen et international.</p> <p>Une charte de qualité sur l'environnement sonore devra être établie par le gestionnaire de l'aérodrome en collaboration avec les représentants des riverains avec un suivi annuel.</p> |
| Modification du zonage | <p>Les courbes de bruit ont été modélisées avec le logiciel de calcul INM en fonction des hypothèses de trajectoires, de types d'aéronefs et de leur nombre (de nouvelles courbes ne peuvent être établies qu'en modifiant ces hypothèses).</p> <p>Ces données sont transmises par le gestionnaire de l'aérodrome.</p> <p>Le choix de la valeur des indices s'est fait par vote à main levée au cours d'une réunion de la CCE, à laquelle participait, notamment les communes concernées.</p> <p>Sur l'ensemble des consultations réalisées (EPCI, communes, membres de la CCE), seules la commune Du Cannet des Maures et la Communauté de Communes Coeur du Var ont exprimé un avis défavorable.</p> |
| Divers | <ul style="list-style-type: none"> - plan de gêne sonore : l'objectif du PGS est de déterminer des zones ouvrant droit à l'aide à l'insonorisation. - indemnisation des riverains : conformément au code général des impôts article 1609 quater viciés A, l'aérodrome du Luc-Le Cannet n'est pas concerné par ces dispositions ouvrant droit à une aide à l'insonorisation. |

2.3 Les principaux enseignements

Lors d'une enquête publique, peu de remarques évoquent un satisfecit notamment sur la réglementation en vigueur, la qualité du document qu'il juge sérieux et gage de progrès futurs et des études produites, le niveau d'écoute des interlocuteurs, la mobilisation des services, les financements dégagés par l'État, ...

Le grand public attend surtout une prise en compte de leurs doléances, voire de leurs plaintes, à titre collectif (CIL, associations, ...) mais aussi individuelles. Des requérants, souvent déboutés dans leurs précédentes démarches (plaintes, signalement auprès des gestionnaires ou des collectivités) espèrent être entendus et profitent de l'occasion pour s'exprimer très librement. Certains se lancent dans le conseil, proposent des solutions qu'ils jugent pertinentes et de bon aloi, veulent définir des stratégies à adoptées ou choisir les meilleurs équipements. Mais, aucun fondement technique ou financier ne vient étayer ces propositions.

Malgré la pédagogie déployée par le Commissaire enquêteur, le public a fait des confusions, des amalgames ou émis des remarques sans lien avec le sujet présenté, soulevant des problèmes de société plus larges. Chacune des observations est étudiée avec la plus grande attention. Après études et vérification, les commentaires des autorités sont volontairement synthétiques pour ne pas reprendre les éléments déjà contenus dans le dossier (rapport de présentation, annexes et résumé non technique) et apportent une réponse ciblée. Les réponses des services de l'État restent basées sur la réglementation. Elles apportent surtout de la lisibilité sur les aspirations du Plan d'exposition au bruit et des précisions sur les modalités de réalisation et d'application.

La thématique Bruit difficile à appréhender pour le Grand Public

Chaque dossier présenté à l'enquête publique aborde un thème très précis, voire pointu techniquement. Le sujet du bruit lié à un aéroport est spécifique.

| Les définitions | Principaux motifs évoqués par les requérants | Réponses de l'État |
|--------------------------|--|---|
| Aérodrome Aéroport | | - l'aérodrome est l'ensemble des surfaces destinées aux mouvements des aéronefs - l'aéroport est l'ensemble des bâtiments et des installations qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien. Il est situé sur un aérodrome L'aérodrome reste dans son périmètre actuel. |
| Activités aéroportuaires | | Les zones exposées au bruit sont définies à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, des procédures de circulation aérienne et, s'il y a lieu, de l'extension prévisible des infrastructures. |
| Valeur foncière | | En ce qui concerne la perte de valeur du foncier, il convient de distinguer les constructions existantes des parcelles non bâties. Les immeubles soumis au bruit aéroportuaire peuvent voir leur valeur diminuée du fait de la gêne sonore. Néanmoins, l'approbation ou non du PEB n'aura pas d'effet sur cette dévalorisation, ou très marginalement, dans la mesure où il ne sera plus possible d'envisager des mutations dans le cadre d'opérations ayant pour vocation d'augmenter le nombre d'habitants. Reste le cas des parcelles non bâties. A l'intérieur de la courbe délimitant la zone C, elles ne pourront plus être utilisées pour la construction d'immeubles d'habitation, à supposer que les règles d'urbanisme auraient permis une telle construction. Il est vrai que leur valeur pourrait se voir ainsi diminuée. Néanmoins, compte-tenu du caractère essentiellement forestier de l'emprise des zones de bruit du PEB, il est vraisemblable que peu de parcelles sont destinées à la construction et qu'ainsi l'impact du PEB sur la valeur du foncier est très faible. |
| Mouvements | | Un atterrissage est un mouvement. Un décollage est un mouvement. |
| Bruit et santé | | Du point de vue médical, une corrélation nette entre l'état de santé et le degré d'exposition à des nuisances sonores permanente et continue est depuis longtemps prouvée. |
| Décibel | | L'intensité du son se mesure en décibel. |

| | | |
|----------------------------|--|---|
| Décibel (A) | | <p>Un filtre est utilisé sur les appareils de mesure, le filtre (A) pour rendre compte de la sensibilité particulière de l'oreille humaine, qui n'est pas la même selon les différentes fréquences (l'oreille est plus sensible aux fréquences moyennes qu'aux fréquences graves et aiguës). On parle alors de décibel (A) ; c'est l'unité que l'on rencontre dans toutes les réglementations.</p> <p>Filtre (A) : l'ouïe humaine est exposée en permanence à des ondes sonores. La perception de ces ondes sonores n'est cependant pas un phénomène linéaire. La sensation transmise au cerveau par l'ouïe n'est pas proportionnelle à l'intensité sonore.</p> <p>Les niveaux sonores sont mesurés au moyen d'une échelle de compensation logarithmique, exprimée en décibel (dB).</p> <p>Une exposition de l'ouïe à des niveaux sonores élevés - typiquement de l'ordre de 90 dB(A) - provoque un affaiblissement momentané de la sensibilité auditive. En cas d'exposition durable et permanente, la perte peut être définitive.</p> <p>La sensibilité du trafic sur l'étendue des zones de bruit est modérée. Ainsi un doublement du trafic prévu n'aurait pour effet que d'augmenter le Lden de +3, et inversement une division par deux minorerait le Lden de -3. Autrement dit, une sous-estimation ou à l'inverse une surestimation du trafic futur, qui serait constaté à moyen et long terme et contredirait les hypothèses retenues, n'aurait qu'un effet modéré sur l'étendue des zones de bruit.</p> <p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB).</p> |
| Gêne sonore et indice Lden | | <p>La méthodologie retenue est le calcul d'un indice de bruit, le Lden, qui se veut davantage représentatif d'une gêne que d'un niveau sonore. Cet indice regroupe à la fois le bruit instantané lors du passage d'un avion et leur cumul sur une durée donnée, tenant ainsi compte du caractère chronique du bruit. En outre, il surpondère les mouvements de nuit et de soirée, considérant que ce sont les mouvements les plus gênants.</p> <p>L'indice de gêne sonore représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il caractérise un niveau moyen de gêne sur une période de 24 heures. Des pondérations sont appliquées pour le calcul de l'indice aux vols opérés en soirée et de nuit, pour aboutir à une meilleure représentation de la gêne tout au long de la journée (les niveaux sonores de la soirée et de la nuit sont respectivement pénalisés de 5 dB et de 10 dB. L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit produites en France.</p> |
| Nuisances aéroportuaires | | <p>La maîtrise des nuisances aéroportuaires repose sur trois piliers :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la diminution du bruit des aéronefs par les progrès réalisés dans le domaine de l'aérodynamique et de la motorisation, 2. l'éloignement des aéronefs des habitations par la maîtrise des trajectoires, 3. la maîtrise de l'urbanisme aux abords de l'aéroport pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. <p>Le PEB concrétise la mise en œuvre du troisième pilier, et à cet égard, son approbation est un volet essentiel de la maîtrise des nuisances aéroportuaires.</p> <p>Néanmoins, les deux autres piliers font l'objet d'autres mesures, qui continueront indépendamment de l'approbation ou non du PEB : réduction de bruit à la source et maîtrise des trajectoires.</p> <p>Il n'est toutefois pas prévu par la réglementation de mesure de bruit par un organisme indépendant dans le cas de l'aérodrome Du Luc – le Cannet des Maures</p> |
| Autres types de bruit | bruit des infrastructures de transports terrestres (RD, LN, Autoroute..) | <p>La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Le classement sonore des voies bruyantes (autoroutes, routes départementales, voies ferrées, ...) relève d'un arrêté préfectoral (voir Portail de L'État).</p> <p>Les bruits de comportement sont de compétence Maire.</p> <p>Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives, ...) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations.</p> |
| Analyses multicritères | | <p>Le bruit ne se cumule pas.</p> <p>Les réglementations ne prévoient pas d'analyses multicritères.</p> |
| | | |

| | |
|--------------------------------|---|
| Prévention et gestion du bruit | Les cartes de bruit stratégiques et les Plans de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de transports terrestres et des agglomérations élaborés par les autorités compétentes proposent des actions de prévention et de gestion des nuisances sonores. Voir le site du portail de l'État : http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html et les sites du Conseil départemental, et ceux des agglomérations concernées |
|--------------------------------|---|

Une confusion entre les acteurs et leur rôle

| Les définitions | Principaux motifs évoqués par les requérants | Réponses de l'État |
|--|--|---|
| Le Préfet | | Le Préfet est l'autorité compétente pour élaborer ou réviser un PEB. Il mandate la DDTM pour la mise en œuvre de la procédure administrative telle que définie dans les textes réglementaires, notamment la réalisation du dossier. Elle s'appuie sur les services techniques (DGAC-DSAC SE-SNIA). |
| L'exploitant de l'aérodrome | | L'exploitant de l'aérodrome n'est pas l'autorité compétente en matière de PEB. Il fournit les données trafics. Les mouvements mentionnés correspondent aux prévisions validées avec l'exploitant, qui a été interrogé dans le cadre de la préparation du PEB. Les trajectoires retenues sont des hypothèses validées par l'exploitant d'aérodrome. Il diffère selon qu'il s'agit d'un aérodrome militaire (BAN, EALAT) ou civil. |
| ACNUSA | | L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Elle dispose de pouvoirs spécifiques sur les 11 principales plateformes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes. Cet aérodrome n'entre pas dans le champ de consultation de l'ACNUSA. |
| Membres de la CCE | | La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. Une CCE existe pour l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures. |
| Le Maire | | Il est informé et consulté lors de la procédure du PEB. Après l'approbation du PEB, il a obligation de l'intégrer au document d'urbanisme et d'appliquer les règles restrictives de constructibilité. |
| L'établissement public de coopération intercommunale | | L'EPCI compétent juridiquement en matière de nuisances sonores est directement impliqué. L'EPCI dont le périmètre impacte le territoire est informé. |

Une procédure PEB méconnue du Grand Public

| Les définitions | Principaux motifs évoqués par les requérants | Réponses de l'État |
|-------------------------|--|--|
| PEB et enquête publique | | Le législateur en a défini les contours de la procédure liée au bruit des aérodromes. Certaines communes établissent des « Plans Bruit » ou des « chartes environnementales » évoquant tous les bruits existants sur leur commune et les mesures de prévention et de gestion associées. |

| | | |
|---|--|--|
| Durée période ... | | L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique, et les modalités d'accès aux documents. Le nombre total de permanence est de 9 dont 3 dans les communes où le périmètre du PEB était le plus pregnant. La population est consultée lors des enquêtes publiques prévue à cet effet. Il convient également de participer, en tant que citoyen aux enquêtes publiques liées au document d'urbanisme qui définit les zones d'urbanisation. |
| PEB et PNR | | Le PEB s'impose au SCoT, PLU, carte communale en vigueur. Le PEB ne comporte pas de volet environnemental. |
| PEB et PLU | Constate que le document proposé est seulement destiné à maîtriser l'urbanisation dans les zones de bruit. | Le PEB a comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes et d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores d'un aérodrome. Le PEB est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Ces conditions d'utilisation ne sont opposables qu'après approbation et n'ont pas d'effet rétroactif. Ayant pour but d'éviter l'installation de nouvelles populations qui pourraient être gênées par le bruit de l'aérodrome, le PEB n'a en effet pas d'avantage particulier pour les résidents. Mais il n'a pas non plus d'inconvénient, puisque le PEB n'impose pas de contrainte sur l'habitat existant. Ainsi sont autorisés, même après approbation du PEB, la rénovation, la réhabilitation, l'extension mesurée ou la reconstruction des immeubles existants, sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil. |
| Collectivités territoriales | | Les établissements publics de coopération intercommunale (communauté d'agglomération, communautés de communes, ...) compétents et les communes concernées sont systématiquement consultées dans le cadre de la procédure. Il leur appartient de répondre ou pas. A défaut de réponse dans un délai imparti, leur avis est réputé favorable. |
| Avant-projet de PEB Projet de PEB et PEB | | Le qualificatif « projet » indique un stade de la procédure. Pour simplifier, il existe 3 stades : AP-PEB : collecte de données et modélisation P-PEB : lancement officiel de la procédure et des consultations PEB : décision du Préfet ; le PEB s'impose au PLU. Le PEB se limite à la thématique Bruit ; il ne s'agit pas d'un projet d'aménagement du type « extension de l'aérodrome » liée à d'autres procédures. |
| Dossier de PEB | | Le dossier, rapport de présentation et plan au 1/25000ème, est conforme à la législation en vigueur La procédure de PEB ne prévoit pas d'étude d'impacts. |
| Constructibilité | | |

Des éléments techniques du dossier difficiles à appréhender

Les éléments techniques du dossier peuvent avoir suscités une incompréhension du grand public, notamment sur les seuils imposés par la réglementation.

| Les définitions | Principaux motifs évoqués par les requérants | Réponses de l'État |
|-----------------------|--|---|
| méthode | | En ce qui concerne la modélisation du bruit, il est exact que le modèle procède de diverses simplifications de la réalité, ceci afin d'aboutir de manière inévitablement imparfaite mais réaliste, à la production de cartes permettant d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. Cette simplification a pour conséquence que des émergences sonores peuvent être constatées ponctuellement, qui ne sont pas prédéterminées par le modèle, mais ne sont ressenties que dans un secteur spécifique. Malgré cela, cette méthode reste globalement satisfaisante et est reconnue comme telle puisqu'elle est préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle est par ailleurs imposée par la réglementation européenne. |
| Hypothèses de trafics | | Le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des PEB à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité. Les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations |

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**
assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC**

Note

Date : 26 juillet 2016

page **18**

| | | |
|---|--|--|
| | | <p>locales. Elles ont été appliquées pour cet aéroport.</p> <p>Si le trafic aérien est une donnée nécessaire pour élaborer le PEB, ce n'est pas le PEB qui en est le fait générateur, mais bien la plateforme aéroportuaire et les services associés. Ainsi, le trafic évoluera indépendamment du PEB, que celui-ci soit approuvé ou non. Le seul effet de l'approbation sera d'éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit lié à l'activité aéroportuaire (code de l'urbanisme articles L112 et R112). Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans.</p> <p>La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne.</p> <p>Les mouvements de court terme sont ceux qui sont prévus dans les années suivant immédiatement l'approbation du PEB, ceux de moyen terme dans 5 à 10 ans et ceux de long terme dans 10 à 15 ans. Il est à noter que la ventilation des mouvements sur le court, moyen ou long terme, ainsi que l'échéance retenue n'ont pas d'incidence majeure puisqu'au final, c'est la courbe enveloppe des trois termes qui sert de référence pour le PEB.</p> <p>Un PEB peut être révisé tous les 5 ans si des modifications substantielles interviennent.</p> |
| Représentation des courbes isophones | | <p>La méthodologie est européenne.</p> <p>La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne.</p> <p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB).</p> <p>Les zones exposées au bruit sont définies à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, des procédures de circulation aérienne et, s'il y a lieu, de l'extension prévisible des infrastructures.</p> |
| Trajectoires | | <p>Les trajectoires des avions ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les avions suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de conduite de vol embarqués et les variables météorologiques (vent, température, pression...) conduisent à une dispersion latérale significative des trajectoires réelles. La trajectoire sol nominale prise en compte pour l'étude d'un PEB est donc la moyenne du faisceau de trajectoires correspondant à un itinéraire spécifique. Elle est généralement définie géométriquement à partir de données comme les publications aéronautiques, mais elle peut aussi l'être à partir d'une analyse statistique de données radar.</p> <p>Les pilotes n'ont pas d'obligation de suivre des trajectoires prédéterminées. Ils sont libres de choisir, en fonction des conditions du jour, d'autres itinéraires pour rejoindre l'aéroport ou en partir. En outre, il existe une dispersion autour des trajectoires, qui est d'ailleurs prise en compte par le modèle de calcul. Il n'est ainsi pas anormal de constater la présence d'avions éloignés des trajectoires mentionnées dans le dossier de PEB.</p> |
| Paramètres météorologiques et orographiques | | <p>Le calcul des courbes de bruit annuelles repose sur des conditions météorologiques moyennes, notamment un vent de face de 8 nœuds ou 14,8 km/h. Il n'est pas affiné en fonction de la période de la journée ou de l'année, mais cette approximation a cependant des effets limités et acceptables pour le calcul d'indices de bruit cumulatifs qui s'appuient sur des niveaux sonores moyens sur une année. Les paramètres de modélisation du bruit prennent également en compte la répartition moyenne des vents au cours de l'année, dont découle naturellement le taux d'utilisation de chaque sens de la piste.</p> <p>La topographie aux environs de l'aéroport peut avoir un impact sur les niveaux sonores. Seule la variation de la distance entre la source de bruit (l'avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte dans la méthode d'élaboration des cartes de bruit définie au niveau international. Un modèle numérique de terrain des environs de l'aéroport Du Luc – Le Cannet des Maures a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p> |
| Périmètre du PEB | | <p>La modélisation des zones de bruit d'un aéroport ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Le fait de se trouver au-delà de la limite extérieure du PEB n'implique pas l'absence de bruit dû à l'activité aéroportuaire, mais signifie que l'indice Lden calculé est inférieur à 50, en conséquence de quoi il n'est pas jugé nécessaire d'imposer des contraintes à l'urbanisation.</p> |

| | |
|-----------------|---|
| Type d'aéronefs | <p>Les hélicoptères ont été pris en compte dans la simulation, en utilisant un modèle mathématique adapté distinct de celui des avions, simulant un bruit caractérisant leur motorisation et le bruit spécifique des voilures tournantes.</p> <p>En ce qui concerne la gêne ressentie vis-à-vis d'activités de vols à sensations ou de baptêmes de l'air à basse altitude réalisés par des exploitants d'aéronefs basés, aucune disposition ne permet de les prendre en considération dans le cadre du PEB. Il s'agit en effet d'activités très spécifiques non prévues par le modèle. Néanmoins, il est souhaitable que les personnes qui ressentent une gêne informent l'exploitant de ces aéronefs, via l'exploitant d'aérodrome, afin qu'il prenne connaissance de ces difficultés et qu'il adapte autant que possible son activité. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas l'approbation ou non du PEB qui pourra répondre à cette préoccupation.</p> <p>La base de données internationale ANP (aircraft noise and performance - base de données européenne) prise en compte par le logiciel de modélisation de courbes de bruit comporte des informations sur les performances des différents aéronefs, dont des profils de vol standards pour chaque type d'opération (arrivée ou départ). Les paramètres standards de puissance, régime moteur, vitesse,... propres à chaque aéronef sont donc pris en compte.</p> |
|-----------------|---|

Les incompréhensions relevées incitent à trouver des pistes d'amélioration

En premier lieu, la note exposant les résultats de la consultation rend compte du déroulement de la démarche et de ses apports. Elle n'est pas synonyme d'évaluation puisqu'elle ne porte ni jugement de valeur, ni regard critique sur les observations énoncées. Elle ne vise pas non plus à répondre de façon immédiate et exhaustive aux demandes exprimées mais à voir comment elles peuvent être intégrées à la démarche.

La procédure du PEB et les méthodes de modélisation relèvent du réglementaire ; elles doivent être suivies de façon impérieuse.

Mais, plusieurs pistes d'amélioration sont envisageables :

- les informations délivrées peuvent être plus pédagogiques et rendues plus accessibles.
- les supports peuvent être améliorés dans leur contenu en vue d'une vision plus pédagogique que technique.

Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations

Il a été relevé des observations sur la forme des documents présentés à la consultation. Bien que cadrés réglementairement, le rapport de présentation apparaît comme trop technique à bon nombre de lecteurs non spécialistes. Ce point est crucial : il en sera tenu compte afin de vulgariser les données techniques et de mieux faire passer l'information. La DDTM du Var poursuivra ce travail sur les prochaines procédures de révision des PEB.

3.1 Sur la forme des différents documents présentés

Il a été relevé des observations sur la forme des documents présentés à la consultation. Bien que cadrés réglementairement, le rapport de présentation apparaît comme trop technique à bon nombre de lecteurs non spécialistes. Ce point est crucial : il en sera tenu compte afin de vulgariser les données techniques et de mieux faire passer l'information. La DDTM du Var poursuivra ce travail sur les prochaines procédures de révision des PEB.

De façon immédiate, il conviendra de :

- vérifier les sigles et les abréviations
- préparer un glossaire avec des définitions simples
- compléter les coordonnées manquantes ou obsolètes
- améliorer la lisibilité des « cartouches » des cartes

Lors des prochains dossiers d'avant-projet de PEB et projet de PEB, il sera proposé :

- un résumé non technique (RNT)
- de générer des fiches d'information par aéroport

3.2 Sur le contenu

Suite à une vigilance extrême, aucune erreur n'a été signalée dans le rapport de présentation et les documents graphiques.

Le PEB sera uniquement complété par les éléments liés aux résultats de la consultation : texte explicatif, précisions cartographiques, détail d'exposition, présentation générale.

3.3 Des recommandations

Au regard des observations émises par le public et les collectivités, il est proposé :

- de poursuivre la mise en ligne sur le Web des démarches relatives au PEB afin d'informer quasiment en temps réel des procédures mises en œuvre et de leur état d'avancement ;
- de présenter aux acteurs Bruit, notamment les EPCI et les communes concernés, des aérodromes les démarches et les procédures lors d'une réunion technique conviant les services techniques des mairies concernées par le périmètre d'un PEB
- de réaliser un bilan annuel des actions engagées ;
- de garantir la participation active de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de s'attacher à identifier les secteurs les plus sensibles afin qu'ils soient préservés du bruit et de porter ses éléments à la connaissance des communes en charge de l'aménagement du territoire, afin de ne pas exposer davantage de population aux nuisances sonores.

3.4 Des éléments à prendre en compte

Une forte demande des élus (et EPCI) qui souhaitent être informés de la démarche :

- d'informer l' élu au démarrage de la démarche
- de connaître l'interlocuteur en mairie afin de lui adresser l'information (adj au maire à l'urbanisme, secrétaire général,...)
- de faire le lien avec le document d'urbanisme (et son état d'avancement)
- de faire des points réguliers avec les gestionnaires/exploitants pour récolter l'information et les données trafics,
- de formaliser des éléments écrits compréhensibles et diffusables,
- ...

Les riverains (et CIL, CIQ) d'aérodrome méritent une attention particulière :

- une information pédagogique pour expliquer la démarche du PEB, sa mise en œuvre, les différentes étapes (diagnostic, études, travaux, contrôles, ...)
- des supports adaptés

Les personnes intéressées sur la thématique Bruit dans son ensemble :

- informer la Mairie des sites dédiés
- rappeler la compétence des autorités
- rappeler les textes réglementaires en matière de nuisances sonores

Conclusion

Rappels des principaux points soulevés

La mise à disposition du public du projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures a conduit à une mobilisation importante des riverains de l'aérodrome, des personnes survolées, des associations et des collectivités locales.

Pour ce qui relève de l'évaluation du bruit dans l'environnement, les questions sont nombreuses sur la méthodologie employée, qui rapellons-le est définie au niveau européen. A noter que l'exploitant a participé en contribuant aux explications demandées par le commissaire enquêteur.

Le survol à basse altitude des habitations, les vols de nuit et les vols statiques sont des points fréquemment abordés car ils engendrent des nuisances mal ressenties par les par les riverains.

La DGAC a répondu très précisément sur les différents points, notamment la modélisation, les données du trafic et le type d'appareils, les trajectoires, le survol.

La DDTM a complété sur les éléments de procédure et les aspects urbanistiques. Sur ce dernier point, il est également précisé que la révision des documents d'urbanisme offre aussi la possibilité au grand public de s'exprimer sur les aménagements existants et futurs des zones dédiés à l'urbanisation ou autres activités.

L'ensemble de ces points est développé dans le tableau des observations et des réponses de l'État.

Suite à donner

Les questions en lien direct avec le PEB ne sont pas de nature à remettre en cause le présent document. Par conséquent, il est proposé d'approuver et de publier le PEB dans la configuration proposée.

**Tableau
résumant les observations
et
les commentaires des services de l'État**

Nota : les remarques du commissaire enquêteur figurent dans le dossier remis par celui-ci

Tableau d'analyses des observations formulées lors de l'enquête publique du projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures

| N° Observ. | Nom Prenom Qualité | Observation relevée | Réponses de l'État |
|------------|----------------------------------|--|--|
| CM1 CM4 | M. Bernard, propriétaire | Conteste la modification qui lui est imposée car il se situe en zone UCL pour laquelle aucune restriction de construction n'est prévue au PLU. Fait une proposition de modifier la courbe de la zone C au niveau 57 | Le PEB s'impose au PLU, et pas l'inverse. Les services aménagement-urbanisme de la mairie Du Cannet des Maures ont eu connaissance du projet de PEB. Ils possédaient les documents nécessaires à la prise en compte des contraintes liées au PEB pour l'élaboration de leur document d'urbanisme. Les membres de la CCE ont émis un avis, par vote à main levée, sur le choix des indices Lden des courbes B et C lors de la réunion du 7 novembre 2013. Le préfet a suivi cet avis pour l'établissement de l'arrêté préfectoral de mise en révision du PEB. Les courbes de bruit ont été modélisées avec le logiciel de calcul INM en fonction des hypothèses de trajectoires, de types d'aéronefs et de leur nombre. De nouvelles courbes ne peuvent être établies qu'en modifiant ces hypothèses. Ces données sont fournies par le gestionnaire de l'aérodrome. |
| CM 2 | M. Thiriet, propriétaire | Conteste la modification qui lui est imposée qui conduit sa parcelle G 1506 à être coupée en trois. | Voir réponse CM1 CM4 |
| CM3 | Mme Nougailac | Habitant le hameau des Vidals, très au delà de la zone C se plaint du bruit de jour comme de nuit. Elle mentionne également que sa parcelle G 1859 à la Pardiguière est soumise à la zone C . | Il convient de rappeler que le PEB est un document visant la maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes. Les gênes sonores ressenties en dehors des zones du PEB peuvent être examinées dans le cadre d'une charte de qualité de l'environnement sonore établie par le gestionnaire de l'aérodrome en concertation avec les représentants des riverains concernés. |
| CM5 | M et Mme Coric, propriétaires | M et Mme Coric se plaignent des nuisances. | Voir réponse CM3 |
| CM6 | M. Peters, propriétaire | M. Peters : prise d'information | |
| CM7 | M. Santi, propriétaire | M. Santi : quartier Saint Clair en totalité en zone C se plaint de nuisances sonores avec un survol des habitations alors que des zones non habitables , proches de la route du Thoronet, pourraient être utilisées. | Voir réponse CM3 |
| CM8 | M et Mme Noirclek, propriétaires | Ne s'opposent pas au projet mentionnent des nuisances sonores. | Voir réponse CM3 |
| CM9 | M. Sauveur, propriétaire | Il se situe en zone D mais se plaint de vol à basse altitude entraînant des vibrations qui, selon lui, peuvent engendrer des dégradations du bâti. | Voir réponse CM3 |

| | | | |
|------|--|---|--|
| CM10 | Madame Mai Tam, propriétaire | Venue se renseigner sur les restrictions possibles d'urbanisation de sa propriété. Apparemment elle se situe en zone D | Le PEB définit les modalités liées à l'urbanisation dans les 4 zones (A, B, C et D). Ces règles sont précisées en page 5 du rapport de présentation du P-PEB. Le PLU doit en tenir compte lors de l'élaboration des règlements des différentes zones du document d'urbanisme. |
| CM11 | Monsieur Martos maire Adjoint du Cannet des Maures | Courrier de Monsieur Martos, Maire Adjoint transmettant le PV de délibération de la commune du Cannet des Maures, copie de la lettre individuelle adressée par le Maire aux habitants concernés, liste de ces habitants, copie de la lettre du Maire au Préfet, copie des informations mise en ligne sur le site de la ville. | Voir réponse CM3 |
| CM12 | Monsieur Piot, propriétaire | Se situe en dehors des zones concernées par le P-PEB mais subit des nuisances notamment sur des vols d'hélicoptère en « stationnaire » sur le réservoir d'eau de la commune du Cannet des Maures. | Voir réponse CM3 |
| CM13 | Monsieur Ottavi, propriétaire | Il réside en zone D mais se plaint de vols en « rase motte » au dessus de son habitation à 2h du matin. | Voir réponse CM3 |
| CM14 | | Madame Bailet. Prise d'informations. | |
| CM15 | Monsieur Vincent, président du Comité de défense du cadre de vie du territoire des Maures. | Relève les problèmes avec le PLU, la non explication des enclaves en zone D, le bruit au décollage. | Voir réponse CM1 et CM4 Le positionnement de l'enclave en zone D sur le secteur dit « La Grande Pièce » résulte de la prise en compte des tours de piste lors de la modélisation. |
| CM16 | M et Mme Grelli, propriétaires | Soulèvent une erreur entre le plan au 1/25000° et le plan de la page 28. Ces personnes n'ont pas rencontré le commissaire enquêteur et les éléments fournis ne permettent pas de répondre avec certitude à leur demande. | Les échelles des cartes-plans-photographies aériennes sont différentes. Les zooms sont réalisés afin d'obtenir une meilleure lisibilité. |
| CM17 | M. Lannoy, propriétaire | se plaint de l'altitude basse des vols et demande un déplacement de la zone C sur la limite Lden 57 | Voir réponse CM3 |
| CM18 | M. Sampo Bernard, propriétaire | Bien que situé en zone C n'est pas gêné par le bruit. | Ne nécessite pas de réponse |

| | | | |
|------|--|---|--|
| CM19 | M. et Mme Gabardoj propriétaires | Situés en zone D mais gênés par les vols à basse altitude, cette dernière étant confirmée par les odeurs de kérosène. | Voir réponse CM3 |
| CM20 | Mme Jetten., propriétaire | Située en zone D, (Nj du PLU) elle demande le respect du vol à 300 m d'altitude de la plaine des Maures. | Voir réponse CM3 |
| CM21 | Mme Hernandez, propriétaire | Située en zone D, n'est pas gênée par le bruit mais demande la limitation des constructions autour de son terrain. | Ne nécessite pas de réponse |
| CM22 | M. Luzet, propriétaire | M. Luzet en zone D, n'est pas gêné par le bruit. | Ne nécessite pas de réponse |
| CM23 | | Observation anonyme, se plaignent des vols à base altitude. | Voir réponse CM3 |
| CM24 | Monsieur le Maire du Cannet des Maures | Lettre de la Mairie du Cannet des Maures | La DDTM accompagne la Mairie dans cette prise en compte du PEB depuis le début de la démarche. Plusieurs réunions ont eu lieu avec le service aménagement-urbanisme de la Mairie. La dernière réunion de travail date du 27 mai 2015. Lors de cette réunion, la DDTM a d'ailleurs proposé, sur consultation du service urbanisme, de donner un avis sur les certificats d'urbanisme et les permis de construire/d'aménager dont les projets seraient localisés dans une zone B ou une zone C du PEB. |
| CM25 | Madame Cuer, propriétaire | Madame Cuer en son nom et au nom de M et Mme Tissot. Elle demande le financement des améliorations de leur habitat nécessaires à la protection contre le bruit. | Il est opportun de rappeler d'une part, que les plans de gêne sonores ne s'appliquent pas aux plateformes militaires et d'autre part, que la liste des aérodromes dotés d'un PGS est fixée par arrêté. Ils sont, à ce jour, au nombre de 12 et touchent les aéroports français les plus importants. Les principaux textes relatifs à l'établissement de ces plans ont été codifiés dans les codes suivants : Code de l'environnement Articles L571-15 et L571-16, Article R571-88, Article R571-66, Article D571-67, Article R571-68, Articles R571-73 et R571-78, Article R571-85 à R571-87 et Article R571-90 Code de l'urbanisme Article R147-2 et Article L147-7-1 Code des Transports Article L6361-5 et Article L6361-7 |
| VI 1 | | Observation n°1, la personne n'a pas noté son nom mais a indiqué son adresse, quartier des Matherons. Se plaint de vols à base altitude dangereux pour son habitation | Le PEB ne prend pas en compte la sécurité en vol. |

| | | | |
|------|----------------------------------|---|-----------------------------|
| VI 2 | Mme Job | Chemin de Ramatuelle, se plaint de vols statiques sur le tarmac et de vols à basse altitude sur sa maison. | Voir réponse CM3 |
| VI 3 | M. Billot. | Supporte le bruit des avions mais pas celui de l'autoroute | |
| VI 4 | M. Collet, | Survol de nuit dans le secteur des Chaumes. | Voir réponse CM3 |
| VI 5 | Mme Vial | Au Petit Feraud. Se plaint de vols à basse altitude. Sa construction semble se situer dans la plaine des Maures d'où une obligation d'altitude de 300m ! | Voir réponse CM3 |
| VI 6 | M.Baudelet | Quartier la Verrerie Neuve, vol de nuit à basse altitude. | Voir réponse CM3 |
| VI 7 | M. Ferrera Nicolas, propriétaire | Quartier les Espérifés. Se plaint de vols sur sa résidence pour des durées relativement longues. Sa construction semble un terrain d'exercice. | Voir réponse CM3 |
| VI 8 | M. Touzé. | Résidences des Rives de la Coualo. Est peu gêné. | Ne nécessite pas de réponse |
| VI 9 | M. Kerdraon | Quartier des Chaumes, accroissement depuis deux ans des nuisances sonores. | Voir réponse CM3 |
| GF 1 | M. Bulté | Se plaint de nuisances liées au point de compte rendu situé dans la Garde Freinet. Point SE sur la carte qu'il joint. Il propose de choisir un autre point en dehors de toutes zones d'habitation et propose les Roches Blanches. | Voir réponse CM3 |
| GF2 | Mme Ducongé –Borie | Se plaint de nuisances au dessus du quartier des Moulins | Voir réponse CM3 |
| GF 3 | M. Azor-Smith | Se plaint du survol du village alors qu'il y a une grande zone à l'Ouest peu habitée. | Voir réponse CM3 |